

Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Institut dopravy

Možnosti tarifní integrace systémů veřejné železniční dopravy

Tariff Integration of Rail Public Transport Systems

Student:

Veronika Bartoňová

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

Ostrava 2016

Zadání bakalářské práce

Student: **Veronika Bartoňová**
Studijní program: B2341 Strojírenství
Studijní obor: 2301R003 Dopravní technika a technologie
Téma: **Možnosti tarifní integrace systémů veřejné železniční dopravy**
Tariff Integration of Rail Public Transport Systems
Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

Osnova práce:

1. Úvod.
2. Zmapování stávajících systémů tarifní integrace ve veřejné železniční osobní dopravě.
3. Analýza současných nabídek jízdních dokladů a přepravních smluv dopravců zajišťujících veřejnou železniční osobní dopravu v režimu závazku veřejné služby.
4. Návrh systému rozúčtování tržeb z prodeje jízdních dokladů a přepravních smluv.
5. Postup zavedení systému tarifní integrace.
6. Závěr.

Seznam doporučené odborné literatury:

Eisler, J.; Kunst, J.; Orava, F.: *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9

Stejskal, P.: *Tarify a ceny*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. 92 s. ISBN 80-7194-160-3

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.**

Datum zadání: 11.12.2015

Datum odevzdání: 16.05.2016



doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty



Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě

.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на ве́доміі, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě

.....

podpis studenta

Jméno a příjmení autora práce:

Veronika Bartoňová

Adresa trvalého pobytu autora práce:

Budovatelů 13, 741 01 Nový Jičín

Poděkování

Ráda bych poděkovala doc. Ing. Dušanu Teichmannovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za čas věnovaný mi, při vypracovávání mé bakalářské práce i ve svém volném čase a za trpělivost a rady, které mi poskytl.

ANOTACE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

BARTOŇOVÁ, V. *Možnosti tarifní integrace systémů veřejné železniční dopravy*: bakalářská práce. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2016, 49 s. Vedoucí práce: doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

Bakalářská práce se zabývá možností integrace železničních dopravců v dálkové osobní dopravě na území České republiky. Jsou v ní popsány možnosti vzniku jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy a definovány problémy, které by mohly při vzniku tohoto systému nastat. Cílem této práce bylo analyzovat přepravní a tarifní podmínky jednotlivých železničních dopravců a identifikovat problémy v těchto oblastech a provést průzkum u jednotlivých dopravců, za účelem prověření jejich zájmu o jednotný přepravní a tarifní systém v dálkové osobní dopravě.

ANNOTATION OF BACHELOR THESIS

BARTOŇOVÁ, V. *Tariff Integration of Rail Public Transport Systems*: bachelor's thesis. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2016, 49 pages. Acting supervisor: doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

This thesis deals with the possibility of integrating rail carriers in long-distance passenger transport in the Czech Republic. It describes the possibility of a single transport tariff system and long-distance passenger traffic and defined the problems that could in the development of this system occur. The aim of this study was to analyze the transport and tariff conditions of individual rail operators and identify problems in these areas and perform a survey to individual operators, in order to verify their interest in a single transport and tariff system in the long-distance passenger transport.

Seznam použitých zkratk

IDS	Integrovaný dopravní systém
MHD	Městská hromadná doprava
P+R	Park and Ride
IDOK	Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
PID	Pražská integrovaná doprava
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
IDS TA	Integrovaný dopravní systém Tábořska
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém
ZID	Zlínská integrovaná doprava
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
ČR	Česká republika
IDS BK	Integrovaný dopravní systém v Bratislavskom kraji
ZRIDS	Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém
ISIC	International student identity card
ZTP	Zvlášť těžké postižení
ZTP/P	Zvlášť těžké postižení s průvodcem

Obsah

1. Úvod.....	9
2. Zmapování stávajících systémů tarifní integrace ve veřejné železniční osobní dopravě.	15
2.1 Integrované dopravní systémy v České Republice.....	15
2.2 Integrované dopravní systémy na Slovensku.....	21
3. Dopravci v České republice a jejich tarify.....	23
4. Přepavní podmínky dopravců.....	31
5. Zmapování zájmu dopravců o účast v jednotném přepravním a tarifním systému dálkové osobní dopravy.....	33
5.1 Formulář dotazníku.....	33
5.2 Analýza odpovědí na otázky položené v dotazníku.....	36
6. Koncepce jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy	39
6.1 Základní charakteristika uvažovaného jednotného systému	39
6.2 Postup zavedení systému přepravní a tarifní integrace.....	40
7. Závěr	43
Seznam obrázků	45
Seznam tabulek	46
Seznam příloh.....	47
Seznam použitých zdrojů	48

1.Úvod

Potřeba integrace dopravních systémů (IDS) se začala projevovat v důsledku rostoucí sub-urbanizace větších měst a stále se zvyšujícího počtu cest mimo centrum města. Příčinou vzniku potřeby integrace byl fakt, že do té doby provozované dopravní systémy se historicky vyvíjely izolovaně a často nebyly jednotné po tarifní stránce. Mimo jiné také často neexistovala koordinace z hlediska návaznosti jednotlivých spojů.

Jako první přišlo s myšlenkou integrace dopravního systému německé město Hamburg v roce 1965. V rámci vzniku prvního integrovaného dopravního systému došlo ke vzniku páteřní dopravní sítě tvořené železniční sítí a v návaznosti na uvedenou koncepci byly zrušeny některé nevyužívané nebo málo využívané autobusové linky. Dalším městem zavádějícím integrovaný dopravní systém bylo v roce 1972 město München, které uvedenou myšlenku realizovalo v souvislosti s letními olympijskými hrami. Následovala další německá, rakouská a švýcarská města. Všechna města zaznamenala po zavedení integrovaného dopravního systému nárůst cestujících, tržeb a tedy podíl veřejné hromadné dopravy na celkovém objemu uskutečňovaných cest byl zvýšen.

Obecně se integrovanou dopravou rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek. [1]

Sama železniční doprava zpravidla představuje pro integrovanou dopravu páteřní systém, a to především kvůli vysoké přepravní kapacitě za jednotku času. Železnice spojuje převážně místa s vysokou hustotou zastavby. Autobusová doprava hraje zpravidla doplňkovou roli a slouží ke svozu obyvatelstva z méně obydlených míst k páteřní železniční dopravní síti. Z tohoto vyplývá hlavní cíl integrovaných dopravních systémů: „Zajistit takovou obsluhu území, ve které všechny druhy veřejné dopravy spolupracují, a každý z nich v něm zastává roli, pro kterou je nejvhodnější.“ [2]

Zajímavé je sledovat, do jaké míry jsou jednotlivé železniční tratě v rámci jednotlivých integrovaných dopravních systémů využívány. Na tuto skutečnost poukazuje Tabulka 1.1.

IDS	Celkově	Využívané	%
IDOK	13	10	77%
IDP	15	15	100%
IDS JMK	16	16	100%
IREDO	32	30	94%
IDOL	18	18	100%
ODIS	20	20	100%
IDS TA	4	3	75%
IDSOK	17	11	65%
ZID	1	1	100%
VYDIS	32	9	28%
DÚK	29	24	83%
PID	25	25	100%

Tab. 1.1. Využívání tratí v IDS. (vlastní zpracování)

Z Tabulky 1.1 jsou patrné značné rozdíly v počtech tratí zapojených do jednotlivých integrovaných dopravních systémů. Do integrovaných dopravních systémů ZID, ODIS, IDOL, IDS JMK, IDP je integrováno 100% tratí ležících na jejich území. Naopak, nejmenší míru integrace železničních tratí má VYDIS, a to pouhých 28%, což je ve srovnání s ostatními velmi málo. Paradoxem je, že právě integrovaným dopravním systému VYDIS jsou obsluhována území dvou krajů (Pardubický a Královohradecký). Co se týká PID, jsou do něj integrovány pouze tratě vycházející z hlavního města Prahy.

Co se týče druhů vlaků obsluhujících daný systém, jsou to ve většině případů osobní a spěšné vlaky. Rychlíky buď obsluhují jen některé tratě, nebo jezdí jen v určitém počtu za den.

V souvislosti s vývojem integrovaných dopravních systémů se stále více začala uplatňovat myšlenka, že základ těchto systémů má být tvořen kolejovou dopravou. Ta získala v integrovaných dopravních systémech klíčové postavení a její nezastupitelná úloha se projevuje zejména v příměstské dopravě. To tedy znamená, že je využívána obyvatelstvem za účelem přepravy z území mimo město na území města a zpět. V některých případech, jako např. jsou nasazovány osobní vlaky lehké stavby, které jsou vedeny po železniční trati s menšími počty zastávek. V SRN se tomuto typu železniční dopravy říká S-Bahn a pro jeho provoz bývají vyčleněny samostatné koleje v rámci vícekolejné trati.

Z hlediska vnitřních přepravních vztahů již v systémech kolejové dopravy význam železniční dopravy není takový, její úlohu přebírají následující systémy kolejové dopravy:

a. metro

Je kompletně začleněno do systému městské hromadné dopravy. Z hlediska prostorových nároků vyžaduje samostatný dopravní prostor, jeho provoz tedy není ovlivňován jinými druhy dopravy. V České republice je provozováno pouze v Praze. Pokud je provozováno, bývá páteřním systémem městské hromadné dopravy.

b. tramvajová doprava

Bývá rovněž kompletně začleněna do systémů městské hromadné dopravy (v některých případech zajišťuje i přepravu mezi městy, např. Liberec – Jablonec nad Nisou, Most – Litvínov). Je většinou vedena v ulicích města ve společném dopravním prostoru, a tedy bývá často ovlivňována okolním provozem silniční dopravy. V České republice je tramvajová doprava v současnosti provozována v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Olomouci, Liberci a Mostu. Není-li v daném městě provozováno metro, je tramvajová doprava páteřním systémem městské hromadné dopravy. Je-li metro provozováno, potom tramvajová doprava společně s dopravou autobusovou plní zpravidla svozní a rozvozní funkci.

c. Vlakotramvaj

Systém vlakotramvaj vznikl jako výsledek potřeby eliminovat nutné přestupy cestujících mezi železniční a městskou hromadnou dopravou. V systému vlakotramvaj došlo ke kontinuálnímu prolnutí dvou systémů kolejové dopravy. Nutnou podmínkou je stejný rozchod rozchodu kolejí. Zavedení systému vlakotramvaje se podařilo realizovat v německém městě Karlsruhe. Posléze následovala další německá a nizozemská města. Zvláštním případem je saské město Zwickau, kde železniční motorové vozy zajiždějí do centra města, ovšem po menší úpravě. V Česku se uvažovalo také o vybudování trasy v severních Čechách, kde by jezdily vlakotramvaje, ovšem v roce 2007 z této myšlenky sešlo.

Aby byly integrované systémy dostatečně atraktivní pro obyvatelstvo, jsou v místech, ve kterých se jednotlivé systémy stýkají, budovány přestupní terminály veřejné hromadné dopravy. Terminály mají nejen usnadňovat přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy, ale také poskytnout čekajícím cestujícím patřičné zázemí, příp. doplňkové služby. Nejrozšířenějším typem přestupních terminálů jsou terminály budované v místech, kde se stýká železniční doprava s autobusovou dopravou. Autobusová nádraží jsou nově budována

v přednádražních prostorách významných železničních uzlů, i když z historického hlediska tam nikdy nebyla nebo se s nimi v těchto místech v minulosti nepočítalo.

V České republice není budován celostátní integrovaný systém, ale kraje si postupně vytvářejí své IDS. Každý se liší formou integrace a plošným rozsahem. Dominantním železničním dopravcem jsou České dráhy, a. s., které zajišťují železniční dopravu ve všech IDS.

IDS	Dopravce	Počet tratí	Jízdenka	Tarif	Druh vlaku
IDOK	České dráhy, a.s. GW Train Regio, a.s.	10	časová	7 dní 30 dnů	osobní spěšné
IDP	České dráhy, a.s.	15	časová (Plzeňská karta)	1 až 123 dnů 1,6,10,12 měsíců	osobní spěšné rychlíky
IDS JMK	České dráhy, a.s.	22	zónová časová	jednotlivá jízdenka 1,3,12 měsíců	osobní spěšné rychlíky
IREDO	České dráhy, a.s. GW Train Regio, a.s.	30	zónová časová (karta IREDO)	jednotlivá jízdenka 7,30,90 dnů	osobní spěšné rychlíky
IDOL	České dráhy, a.s. GW Train Regio, a.s. Vogtlandbahn - GmbH	18	zónová časová (opuscard)	jednotlivá jízdenka 7,30,90 dnů 12 měsíců	osobní spěšné rychlíky
PID	České dráhy, a.s. KŽC Doprava, s.r.o.	25	časová přestupní	jednotlivá jízdenka 1,3,5,12 měsíců	osobní spěšné rychlíky
ODIS	České dráhy, a.s. GW Train Regio, a.s.	20	zónová časová (ODISKA)	jednotlivá jízdenka 24 hodin 7,30,90 dnů	osobní spěšné rychlíky
IDS TA	České dráhy, a.s.	3	časová	15,30,90 dnů 12 měsíců	osobní spěšné
IDSOK	České dráhy, a.s.	11	zónová časová	1,7 dnů 1,3,6,10,12 měsíců	osobní spěšné rychlíky
VYDIS	České dráhy, a.s.	9	časová	1,7,30 dnů	osobní spěšné rychlíky
ZID	České dráhy, a.s.	1	časová	30 min 1,3 měsíce	osobní
DÚK	České dráhy, a.s.	24	zónová časová	jednotlivá jízdenka 7,30,90 dnů 12 měsíců	osobní spěšné rychlíky

Tab. 1.2. Integrované dopravní systémy ČR. (vlastní zpracování)

Z výše uvedené tabulky můžeme vyčíst, jak se od sebe jednotlivé IDS v Česku liší. V rámci tarifní integrace stále převažuje integrace částečná, což znamená, že v železniční dopravě provozované v rámci uvedených integrovaných dopravních systémů není možno využívat jednotlivé jízdenky.

Primárním železničním dopravcem jsou v každém systému České dráhy, a.s. Do PID je navíc ještě zapojena společnost KŽC Doprava, s.r.o., která ale zajišťuje dopravu pouze na jedné lince. V IDOL funguje dopravce Vogtlandbahn – GmbH, který od roku 2010 provozuje první mezinárodní linku integrovanou do IDOL. Je to linka z Liberce do stanice Seifhennersdorf.

V současné době je v České republice volný tarifní trh dopravců. Do roku 2012 byly v dálkové osobní dopravě monopolním dopravcem České dráhy a.s.. Od tohoto roku začali na českou železniční síť vstupovat dopravci, kteří provozují železniční dopravu na vlastní podnikatelské riziko. Takovými dopravci jsou například RegioJet a LEO EXPRESS. České dráhy obsluhují převážnou většinu tratí v České republice. Zbylí dopravci obsluhují jen určité tratě v krajích nebo nejvytíženější trať v České republice – trať Praha – Ostrava.

Základní myšlenku přepravní a tarifní integrace v dálkové železniční osobní dopravě lze postavit na osvědčeném konceptu, který se uplatnil v rámci regionálních integrovaných dopravních systémů. Cestující by měli možnost cestovat s jakýmkoli dopravcem, s možností přestupu, na jeden jízdní doklad zakoupený v počátečním bodě jejich přepravní trasy, až po koncový bod uvedené trasy. Vytvoření jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy železnice v České republice by mělo mnoho výhod. Jeden tarif, jeden jízdní doklad a jeden jízdní řád by vedl k jednoduššímu a pohodlnějšímu cestování pro osoby využívající železniční dopravu. Cestující by měl situaci výrazně zjednodušenu, nemusel by kalkulovat, s jakým dopravcem je výhodné cestovat, v případě opožděného příjezdu do přestupního uzlu a v situaci, kdy by přípojný spoj ujel, by využil nejbližší přepravní nabídky, samozřejmě pouze v případech, kdy by měl dopravce aktuálně volnou přepravní kapacitu.

Hlavními otázkami této práce je, kdo by tento jednotný systém spravoval? Co by bylo nosičem jednotného jízdného a jestli jsou jednotliví dopravci schopni číst tento doklad? Podle čeho by se rozdělovalo jízdné a popřípadě, jestli by se musel vytvořit jednotný portál na prodej?

Toto jsou otázky, na které musíme najít odpověď a po prostudování jednotlivých přepravních podmínek dopravců přijít na možnost, za jakých podmínek by mohl tento systém vzniknout a jak by fungoval.

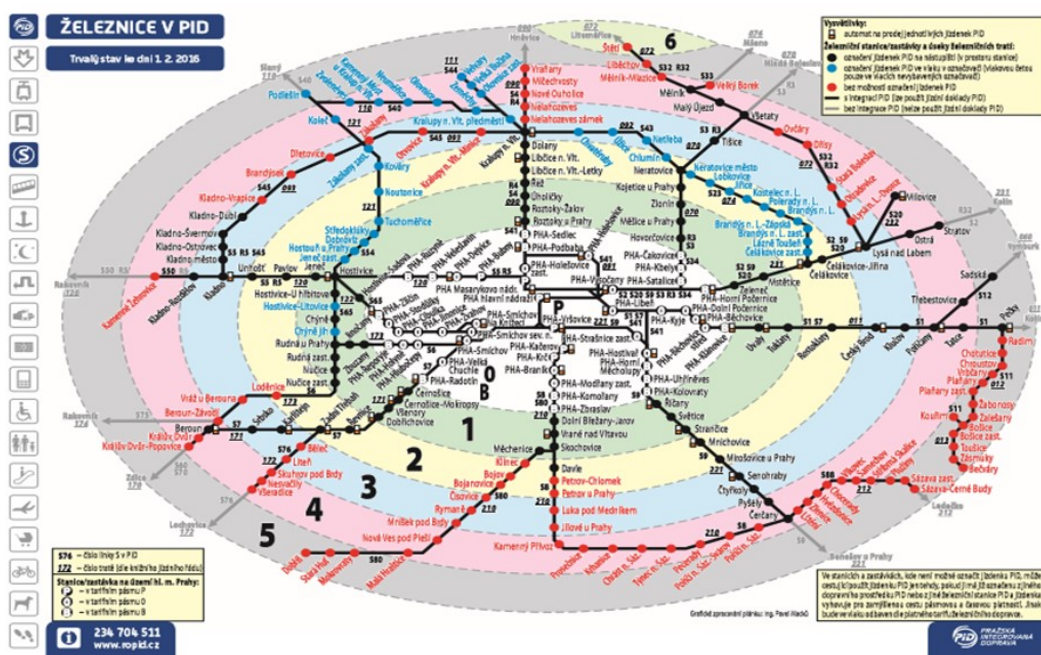
2. Zmapování stávajících systémů tarifní integrace ve veřejné železniční osobní dopravě

Za účelem uvažované tvorby jednotného přepravního a tarifního systému v dálkové osobní dopravě lze hledat inspiraci v integrovaných dopravních systémech provozovaných v jednotlivých regionech. V současné době se v České Republice nachází 11 integrovaných dopravních systémů, přičemž jejich územní rozdělení zpravidla kopíruje krajské uspořádání. Každý z existujících regionálních integrovaných dopravních systémů má vlastní samosprávu a není nijak vázán na integrované dopravní systémy jiných regionů.

2.1 Integrované dopravní systémy v České Republice

IDS PID – Pražská integrovaná doprava

Tento integrovaný dopravní systém zahrnuje hl. m. Prahu a Středočeský kraj. PID začal vnikat postupně od roku 1991. Do pražské integrované dopravy spadá metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovku a přívozy. Páteří subsystémů tohoto systému tvoří kolejová doprava, což je metro, železnice a tramvaje. Všechny železniční tratě vycházející z Prahy jsou zapojeny do Pražské integrované dopravy.



Obr. 2.1. Mapa IDS PID, Zdroj: [ROPID-Mapy a schémata-Železnice](#)

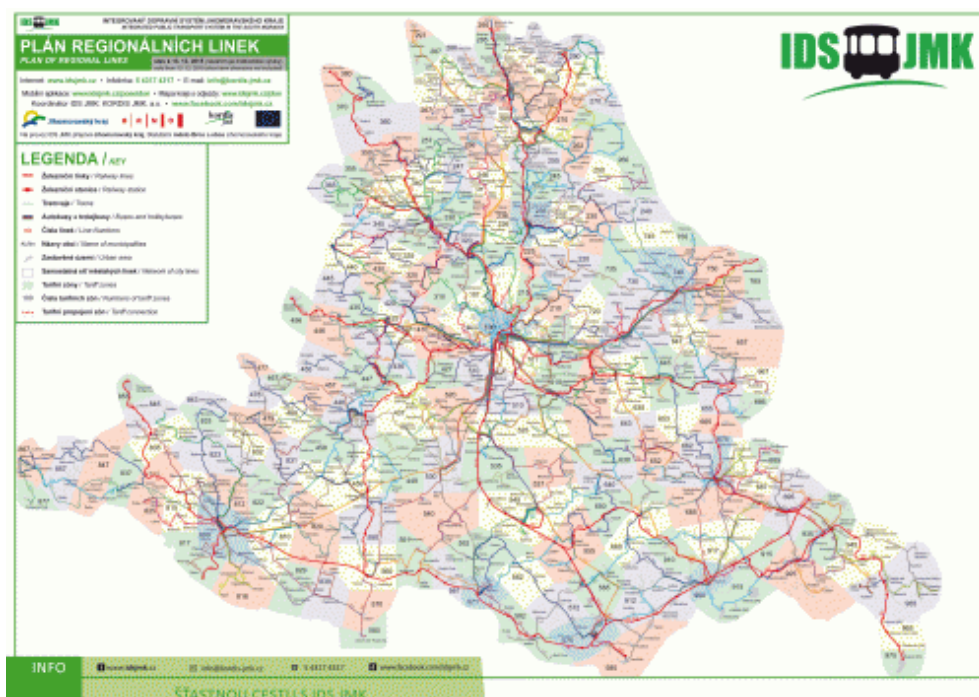
Tarif v tomto systému je pásmový a časový. Území hl. m. Prahy se dělí na 4 tarifní pásma (P, 0 a B), přičemž P je dvojpásmo. Tarif P obsahuje všechny dopravní systémy používané v PID. Tarif 0 a B jen železniční tratě. Území Středočeského kraje je rozděleno na 7 tarifních pásem. Pásma 7 je omezeno pouze na některé autobusové linky.

IDOK – Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje

Do Integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje jsou zapojeny autobusy příměstských linek, osobní a spěšné vlaky na vyjmenovaných tratích a linky městské hromadné dopravy v Chebu, Aši a Sokolově. V tomto integrovaném dopravním systému je uznáván pouze jeden jízdní doklad a to je nepřenosná časová jízdenka. Jedná se o zónový systém s časovými jízdenkami. Je možné zakoupit si týdenní nebo třicetidenní jízdenku, která je zaznamenána na bezkontaktní čipové kartě. Na všech linkách a tratích v systému platí jak tarif IDOK tak i jednotlivé tarify dopravců zapojených do integrovaného dopravního systému. Systém je rozdělen do 29 zón. Co se týče železniční dopravy, je do IDOK zapojeno 10 tratí, což je 100% z počtu tratí v kraji. U tohoto systému nelze uvést schéma.

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje začal vznikat v roce 2002. Na celém území funguje ovšem až od roku 2010 a je do něj zapojeno 22 dopravců. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje funguje na systému tarifních zón. To usnadní cestování a urychlí odbavování cestujících, jelikož si mohou předem spočítat, kolik zón projedou a tudíž, jaká bude výše jízdného. Centrální zóny jsou 100 a 101 v Brně. Na ně navazují okolní zóny. České dráhy, a.s. umožňují v IDS JMK jízdu v osobních vlacích, spěšných vlacích a některých označených rychlicích na jednotlivou nebo předplacenou jízdenku.



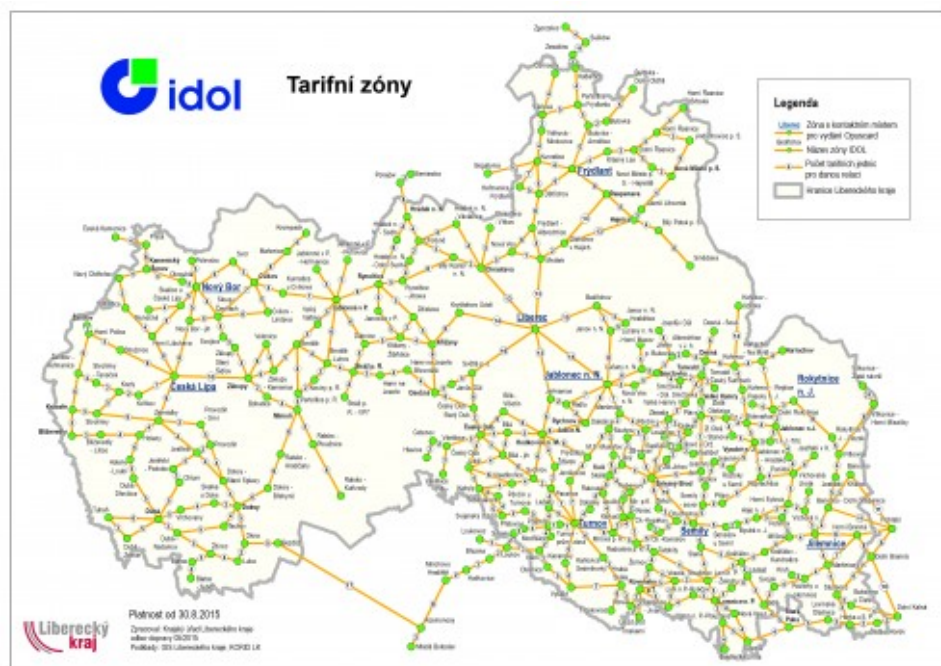
Obr. 2.2. Mapa IDS JMK, Zdroj: [Dopravní web » Integrovaný dopravní systém České republiky](#)

IREDO – Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje

IDS se nachází na celém území Pardubického a Královéhradeckého kraje a přilehlých oblastech. Byl založen v roce 2003. Tarifní systém IREDO je časový a zónově-relační. Pro cestování pouze ve vlacích Českých drah lze zakoupit přestupní jízdenku v papírové formě. Ostatní přestupní jízdenky se nahrávají na čipovou kartu IREDO. Totéž platí pro časové jízdenky. České dráhy umožňují jízdu v osobních vlacích, spěšných vlacích a rychlicích.

IDOL – Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje

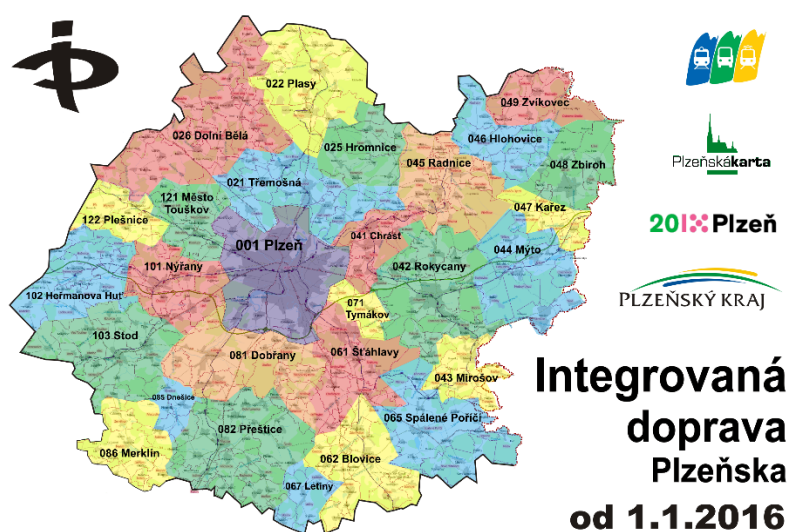
V tomto dopravním systému jsou zahrnuty všechny osobní a spěšné vlaky, plus vyjmenované rychlíky. V Integrovaném dopravním systému Libereckého kraje lze cestovat na čipovou kartu Opuscard, která je jediným nositelem integrovaných jízdenek IDOL. Výjimkou je integrovaná celodenní jízdenka pro zavazadlo a jízdní kolo, která se vydává v papírové formě. Tarif IDOL je časový nebo zónově-relační, což znamená, že všechny jízdenky platí v rozsahu časové nebo zónové platnosti. Bezkontaktní čipová karta Opuscard může sloužit, také jako elektronická peněženka. Držitel této karty může až pěti spolucestujícím zaplatit jednorázovou nepřestupní jízdenku za cenu integrované. Pro neomezené cestování na zvoleném úseku se používají tzv. časové kupóny.



Obr. 2.3. Mapa IDOL, Zdroj: [Dopravní web » Integrovaný dopravní systém České republiky](#)

IDP – Integrovaná doprava Plzeňska

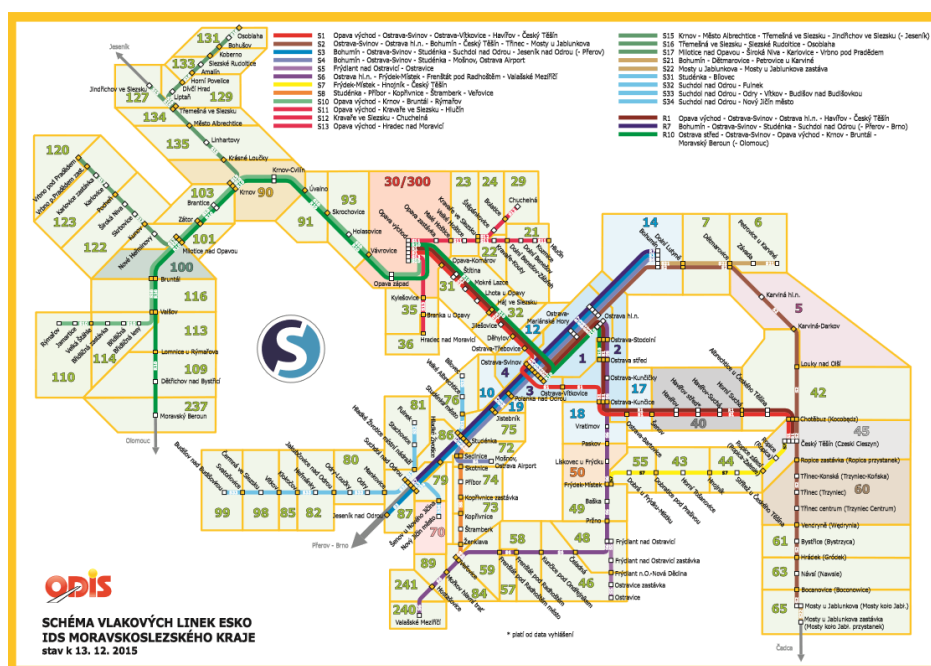
Zajišťuje dopravu v Plzni a jejím okolí. Integrovaná doprava Plzeňska byla založena v roce 2002. Jízdním dokladem je Plzeňská karta, na které je předplaceno jízdné. To má stanovenou časovou a zónovou platnost. V současné době není jednotlivé jízdné dopravců zapojeno do Integrované dopravy Plzeňska, ovšem cestující je mohou i nadále využívat. Integrovaná doprava Plzeňska je rozdělena do 28 tarifních zón.



Obr. 2.4. Mapa IDP, Zdroj: [Plánky a schémata | POVED - Plzeňský organizátor veřejné dopravy](#)

ODIS – IDS Moravskoslezského kraje

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje začal postupně vznikat od roku 1995. Tento integrovaný dopravní systém zahrnuje 149 železničních stanic a zastávek v Moravskoslezském kraji, plus navíc Valašské Meziříčí ve Zlínském kraji a Moravský Beroun v kraji Olomouckém. Územní působnost systému ODIS se neustále rozšiřuje, čímž je myšleno počet linek, spojů a dopravců. Na celém území integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje lze cestovat v osobních vlacích, spěšných vlacích a v rychlicích, které mají v jízdním řádu uvedenu poznámku o platnosti jízdních dokladů ODIS. Od konce roku 2015 lze taky využívat vlaky InterCity mezi Ostravou-Svinovem a Opavou východ.



Obr. 2.5. Mapa IDS ODIS, Zdroj: [Mapy a schémata | Kodis](#)

IDS TA – Integrovaný dopravní systém Tábořska

Tento integrovaný dopravní systém zahrnuje oblasti tří měst Jihočeského kraje a to Tábor, Sezimovo Ústí a Plané nad Lužnicí. Systém je rozdělen do tří zón A, B, C. V těchto zónách lze cestovat pouze na předplacené časové jízdenky. V integrovaném dopravním systému Tábořska lze cestovat pouze osobními a spěšnými vlaky. Rychlíky nejsou do systému vůbec zahrnuty.



Obr. 2.7. Mapa IDS VYDIS, Zdroj: [České dráhy, a.s. | VYDIS - Východočeský dopravní integrovaný systém](http://www.cd.cz)

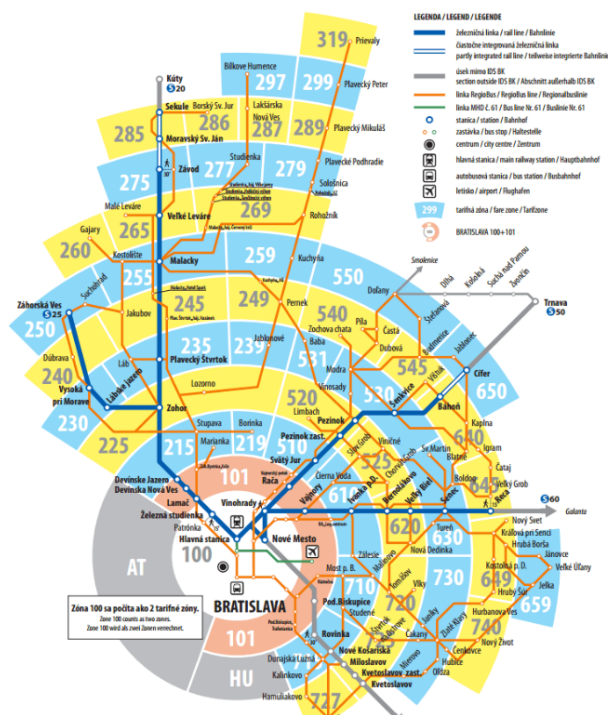
DÚK – Doprava Ústeckého kraje

Tento systém působí na celém území Ústeckého kraje. Tento systém je tarifně-relační. V celém systému je možno využívat osobní a spěšné vlaky na všech 24 tratích. Rychlíky taktéž s výjimkou úseku Praha – Ústí nad Labem, když rychlík, který projíždí, nezastavuje ani na jedné zastávce v Ústeckém kraji. České dráhy, a.s. v tomto systému uznávají pouze papírovou formu jízdního dokladu.

2.2 Integrované dopravní systémy na Slovensku

IDS BK – Integrovaný dopravní systém v Bratislavskom kraji

V roce 1999 byl uveden do provozu tzv. Experiment integrovanej dopravy, který umožňoval cestujícím využívat kromě MHD i osobní a spěšné vlaky na území Bratislavy na platnost měsíčního kupónu. Od této doby se systém neustále rozšiřuje a zlepšuje. Integrovaný dopravní systém v Bratislavskom kraji je zónově-časový. Cena jízdného se odvíjí od počtu zón a od časové délky jízdy. V IDS BK je možno cestovat na několik druhů jízdenek, jak v papírové, tak v elektronické podobě. Lze si zakoupit jednorázovou jízdenku a jízdenku na 1,7,30,90 a 365 dní. Zajímavostí je jízdenka Karnet. Je to lístek, který má 24 polí a cestující si podle potřeby označí počet polí, který právě potřebuje.



Obr. 2.8. Mapa IDS BK, Zdroj: [Schéma tarifných zón - Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji](#)

ŽRIDS – Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém

Vznikl v roce 2011 z dôvodu sjednocení a úpravy tarifných a prepravných podmínek medzi Dopravným podnikom mesta Žiliny s.r.o. a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s.. Tento integrovaný dopravný systém se v rámci železnice vzťahuje pouze na trať Žilina – Rajec. Systém je rozdelen do 7 pásem. První tři pásma tvorí město Žilina.

Cestujúci zde mohou cestovat na dva druhy jízdních dokladů. Prvním je jednorázový cestovní lístek, který je nepřestupní a platí pouze ve vlaku. Druhý je kombinovaný cestovní lístek, ten je přestupní mezi vlakem a MHD. Oba dva mají jak zlevněnou, tak základní formu.

3. Dopravci v České republice a jejich tarify

Jednou z cest, jak provést analýzu možností vzniku jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy je zjistit aktuální stav přepravních a tarifních podmínek jednotlivých dopravců, kteří by byli schopni do takového systému vstoupit. Z uvedeného důvodu bude následovat stručné porovnání přepravních a tarifních podmínek v základních položkách.

České dráhy a.s.

České dráhy, a.s. jsou největším dopravcem na území České republiky. Největším odběratelem služeb Českých drah jsou kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy. Dopravce se na území České republiky řídí tarifem TR 10, což je Tarif pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel, nebo tarifními podmínkami jednotlivých integrovaných systému, ve kterých České dráhy, a.s. působí.

Smluvní přepravní podmínky firmy RegioJet, a.s. jsou v souladu se zákonem č. 260/1994 Sb. o drahách, s vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu a podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

Jako nosič slev a jízdního dokladu používají České dráhy, a.s. InKartu. Karta je nepřenositelná a může majiteli sloužit i jako peněženka, na kterou si předem nabije zvolenou finanční částkou. InKartu lze zakoupit v několika variantách:

1) IN 25

Určena pro všechny kategorie cestujících, kteří cestují vlakem pravidelně. S kartou IN 25 mají slevu 25% na jednotlivé, zpáteční a traťové jízdné. Karta se vystavuje na tři měsíce, rok nebo tři roky. Karta je nepřenositelná.

2) IN 50

Karta se vystavuje osobám od 15 do 26 let, dospělým a důchodcům. S kartou IN 50 dostane cestující slevu 50% na jednotlivé, zpáteční a traťové jízdné a 25% slevu žák s platným žakovským průkazem na traťové jízdné. Karta se vystavuje na jeden nebo tři roky. Karta je nepřenositelná.

3) IN 100

S touto kartou může cestující cestovat neomezeně ve vlacích Českých drah, a.s. ve 2. vozové třídě bez zakoupení jízdenky. Pouze u SC Pendolino si musí přikoupit místenku. Vystavuje se na jeden nebo tři roky. Karta je nepřenosná.

4) IN Senior

Vystavuje se osobám nad 70 let. Při cestování osobními a spěšnými vlaky ve 2. vozové třídě si nemusí kupovat jízdenku. Při využívání rychlíků nebo vlaků vyšší kvality má nárok na 50% slevu. To samé platí při zakoupení tratové jízdenky. Karta je nepřenosná.

5) IN Business

Tato karta je určena pro firmy, které chtějí zajišťovat služební cesty svých zaměstnanců pomocí železniční dopravy. Držitelé této karty mohou cestovat všemi vlaky a všemi vozovými třídami bez dalšího zakoupení jízdenky. Musí si případně jen zakoupit místenku. Karta se vystavuje na tři měsíce nebo rok. Tato karta je jako jediná přenosná, což znamená, že ji může využívat kdokoliv, komu je vlastníkem zapůjčena.

Vlastník InKarty i cestující, který cestuje jednorázově, může využít některou z nabízených slev dopravce:

- 1) děti do 6 let zdarma,
- 2) sleva pro žáky od 6 do 15 let,
- 3) sleva pro osoby starší 15 let,
- 4) sleva pro studenty od 15 do 26 let,
- 5) sleva pro cestující do 26 let,
- 6) slevy pro cestující nad 26 let,
- 7) sleva pro důchodce.
- 8) Sleva pro držitele průkazky ZTP a ZTP/P.

RegioJet, a.s.

Dopravce RegioJet, a.s. spadá pod firmu Student Agency. Firma Student Agency byla založena v roce 1993, ovšem na železnici vstoupila až v roce 2011. První trasa, po které začaly vlaky RegioJet jezdit, byla trasa Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina. V současné době jsou vlaky RegioJet vedeny na sedmi trasách v České republice a na Slovensku. Další dvě jsou společné se Slovenskem.

Smluvní přepravní podmínky firmy RegioJet, a.s. jsou v souladu se zákonem č. 260/1994 Sb. o drahách, s vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu a podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

U firmy RegioJet, a.s. lze cestovat na tři druhy jízdenek. Prvním typem je jízdenka na pevné datum. Druhým je otevřená jízdenka, která má určitou peněžní hodnotu a musí se předem rezervovat. Třetím typem je kreditová jízdenka, která je vydána na konkrétní jméno a slouží k opakovaným jízdám.

Každý cestující může využít některou z nabízených tarifních slev:

- 1) dítě do 6 let zdarma,
- 2) dítě od 6 do 15 let s 50% slevou,
- 3) senior nad 60 let 25% sleva ve vybraných spojkách,
- 4) držitelé průkazu ISIC 10%,
- 5) žáci a studenti do 26 let s platným průkazem na požadované trase 25-45% sleva (pouze tarify Relax a Standard),
- 6) žáci a studenti do 15 let s platným průkazem na požadované trase 62,5% sleva (pouze tarify Relax a Standard),
- 7) držitelé průkazu ZTP 75% sleva,
- 8) držitelé průkazu ZTP/P zdarma,
- 9) skupiny 3 až 6 osob 10% sleva.

ARRIVA MORAVA, a.s.

Tento dopravce spadá pod společnost ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a.s. Svou činnost provozuje na Železnici Desná, která spadá pod Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. Na celé trati platí tarif Integrovaného dopravního systému. Tohoto dopravce nahradí na konci června tohoto roku na trati Šumperk – Kouty nad Desnou dopravce České dráhy, a.s.

ARRIVA vlaky, s.r.o.

Tento dopravce taktéž spadá pod ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA, a.s. V roce 2013 působil dopravce čtvrt roku na trase Praha – Kralupy nad Vltavou. Od roku 2016 působí na dvou nových linkách. První je linka Praha – Benešov a druhá Praha – Trenčín. Tarif se skládá se základního jízdného, zpátečního jízdného a vybraných slev.

Na trase Praha – Benešov se zakoupená jízdenka neváže na vybraný spoj ani sedadlo. Pravidelní cestující si mohou na lince zakoupit i týdenní nebo měsíční jízdné. Na týdenní i měsíční jízdné je možné uplatnit některou ze slev poskytujících dopravcem. Když si nabízené jízdné zákazník koupí přes internet, je cena jízdenky automaticky o 5 Kč nižší. Na území Prahy neplatí ve vlacích Arriva jízdenky Pražské integrované dopravy. Každý cestující může na této lince uplatnit některou z následujících slev:

- 1) držitelé ISIC 10%,
- 2) student 15 až 26 let s žákovským průkazem 4%,
- 3) děti 6 – 15 let, návštěvy opatrovnických ústavů 50% sleva,
- 4) žáci 6 – 15 let s žákovským průkazem 65% sleva,
- 5) držitelé průkazu ZTP a ZTP/P 75% sleva,
- 6) děti do 6 let a průvodci ZTP/P zdarma.

Ceník Praha - Benešov				
	Základní	Jízdné kolo/ Pes	Týdenní	Měsíční
Jednosměrná	50 Kč	10 Kč	200 Kč	700 Kč
Zpáteční	95 Kč	20 Kč	380 Kč	1330 Kč

Tab. 3.1. Ceník jízdného na trase Praha – Benešov. (vlastní zpracování)

Na trase Praha – Trenčín si cestující může vybrat konkrétní sedadlo při koupi jízdenky v e-shopu. Za místenku cestující nic nepříplácí. Na této lince se nedá zakoupit týdenní nebo měsíční jízdné. Cestující může uplatnit některou z následujících slev:

- 1) držitelé ISIC 10% sleva,
- 2) student 15 – 26 let s žákovským průkazem 25% sleva,
- 3) děti 6 – 15 let, návštěvy opatrovnických ústavů 50% sleva,
- 4) žáci 6 – 15 let s žákovským průkazem 62,5% sleva,
- 5) držitelé průkazu ZTP a ZTP/P 75% sleva,
- 6) děti do 6 let a průvodci ZTP/P zdarma.

Ceník Praha - Trenčín		
	Základní	Jízdní kolo/ Pes
Jednosměrná	350 Kč	25 Kč
Zpáteční	700 Kč	50 Kč

Tab. 3.2. Ceník jízdného Praha – Trenčín. (vlastní zpracování)

GW Train Regio, a.s.

Společnost byla založena v roce 1992 pod názvem VIAMONT, s.r.o.. V roce 1996 se společnost změnila na akciovou společnost a v roce 2011 došlo k přejmenování firmy na současný název GW Train Regio, a.s.. V současné době nabízí svoje služby v Karlovarském, Královéhradeckém, Libereckém a Moravskoslezském kraji.

Dopravce také zajišťuje mezinárodní přepravu mezi Českou republikou a Německem a Českou republikou a Polskem. Celkem tento dopravce působí na pěti tratích a to na tratích č. 145 a 149 v Karlovarském kraji, č. 043 a 045 v Královohradeckém kraji a na tratích č. 313 v kraji Moravskoslezském.

Nosičem informací u tohoto dopravce je buď papírová jízdenka, nebo čipová karta. Čipovou kartu začal dopravce využívat v roce 2006 na lince Karlovy Vary – Mariánské lázně. Dnes lze kartu využívat na všech tratích dopravce.

Cestující může v systému cestovat na jednotlivou nebo časovou jízdenku. Časová jízdenka se vystavuje na týden (5 nebo 7 dní), měsíc, čtvrtletí, 10 měsíců a rok. Každý cestující může využít některou z následujících slev:

- 1) dítě od 6 do 15 let 50% sleva,
- 2) osoby starší 60 let, vdovy a vdovci, osoby pobírající sociální dávky (dlouhodobě) 50% sleva,
- 3) žáci do 15 let s platným žákovským průkazem 37,5% sleva,
- 4) studenti od 15 do 26 let s platným průkazem studenta 75% sleva,

5) držitelé průkazky ZTP a ZTP/P 25% sleva.

GW Train Regio, a.s. má uzavřenu dohodu s Integrovaným dopravním systémem Karlovarského kraje, Královéhradeckého kraje a Moravskoslezského kraje. S toho vyplývá, že ve vlacích GW Train Regio, a.s. platí tarif jednotlivých dopravců a lze také uplatnit jízdní doklady jednotlivých integrovaných systémů.

LEO EXPRESS, a.s.

Je soukromá dopravní společnost. Na českém trhu působí od roku 2012. Působnost této firmy je v 5 evropských zemích. Kromě České republiky dopravce LEO EXPRESS, a.s. operuje i na území Spolkové republiky Německo, Polsku, Slovensku a na Ukrajině.

Standardem je zakoupení jízdenky online. Cestující si může vybrat ze tří tříd. Nejnižší třídou je třída Economy, vyšší třídou je třída Business a třetí nejvyšší třídou je třída Premium. Cena za jízdenku na trase Praha – Ostrava se pohybuje od 224 Kč za Economy class do 1 073 Kč za Premium class.

V každé tarifní třídě může cestující uplatnit některou z nabízených slev:

- 1) skupina 4 a více lidí (Economy class) 20% sleva,
- 2) osoba starší 60ti let (Economy class) 30% sleva,
- 3) zpáteční jízdenka 20% sleva,
- 4) žák 6 až 14 let s platným žakovským průkazem 72,5% sleva,
- 5) student 15 až 25 let s platným studentským průkazem 35% sleva,
- 6) držitel karty ISIC 10% sleva,
- 7) dítě 0 až 5 let zdarma,
- 8) dítě 6 až 15 let 50% sleva,
- 9) rodina 2+3 – děti zdarma,
- 10) držitelé průkazu ZTP a ZTP/P 75% sleva.

Výhodou tohoto dopravce je možnost zakoupení tak zvané promo jízdenky. Tato jízdenka je nabízena v každém spoji. Čím dříve si cestující lístek zakoupí, tím má větší šanci narazit na promo jízdenku. To znamená, že koupí jízdenku z Prahy do Ostravy například za 99Kč.

	RegioJet	ČD	Leo Exp.	Arriva	GW Train
Dítě do 6 let	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
Dítě 6 až 15 let	50%	50%	50%	50%	50%
Senior nad 60 let	25%	25%	30%	-	50%
Držitel ISIC	10%	-	10%	10%	-
Žáci a studenti do 15 let	25-45%	-	72,5%	62,5-65%	37,5%
Žáci a studenti do 26 let	62,5%	-	35%	4-25%	75%
Držitelé ZTP	75%	-	75%	75%	25%
Držitelé ZTP/P	zdarma	-	75%	75%	25%
Skupiny	10%	-	20%	-	-
Rodina 2+3	-	-	Děti zdarma	-	-

Tab. 3.3. Shrnutí poskytovaných slev dopravců (vlastní zpracování)

Tabulka 3.3 zobrazuje, jaké procento odečítá dopravce z obyčejného jízdného pro danou skupinu cestujících.

Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že:

- všichni dopravci umožňují cestování zdarma pro děti do 6 let. V tomto bodu by tedy neměl být problém s tarifní integrací,
- dopravci ČD a GW Train Regio, a.s. neakceptují studentskou kartu ISIC. Zbylí dopravci tuto kartu akceptují a poskytují na ni stejnou slevu,
- v ostatních kategoriích se poskytované slevy dopravců více či méně liší.

Na základě provedeného srovnání tarifních systémů jednotlivých dopravců, lze přimnout následující dílčí závěry:

- 1) výše slev u všech dopravců bývá stanovena procentem ze základní tarifní sazby (u ČD se základní tarifní sazbou rozumí sazba obyčejného jízdného). Na první pohled je zřejmé, že procentuální výše jednotlivých slev je u všech dopravců shodná, nicméně, je nutno si uvědomit, že se u jednotlivých dopravců liší základní tarifní sazby, viz tab. 3.4 obsahující ceny obyčejného jízdného ze stanice Praha hlavní nádraží ve vybraných relacích.

	Pardubice nebo 104 km	Zábřeh n. M. nebo 204 km	Olomouc ne- bo 250 km	Ostrava nebo 356 km
<u>RegioJet</u>	135 Kč	260 Kč	300 Kč	430 Kč
<u>ČD</u>	148 Kč	281 Kč	342 Kč	482 Kč
<u>GW Train.</u>	115 Kč			
<u>Arriva</u>	100 Kč		190 Kč	305 Kč

Tab. 3.4. Obyčejné jízdné dopravců (vlastní zpracování)

V případě vzniku jednotného integrovaného systému by musela vzniknout dohoda, která by základní sazby všech dopravců sjednotila. GW Train Regio, a.s. nemá uvedeny ceny pro delší relace, neboť obsluhuje relace pouze do 110 km. Arriva vlaky, s.r.o. nezastavuje ve stanici Zábřeh na Moravě a nejezdí do Ostravy, proto jsem musela najít město se stejnou kilometrickou vzdáleností na trase (v tomto případě Bojkovice).

- 2) Uvedené sjednocení základních tarifních sazeb ovšem bude pravděpodobně problematické na tratích, na kterých se uplatňuje volná cenová soutěž mezi dopravci (např. Praha – Ostrava). Zavedením jednotné základní tarifní sazby na těchto tratích by došlo k potlačení pravidel této soutěže mezi vzájemně si konkurujícími dopravci.
- 3) Potenciál k zavedení plné tarifní integrace se vzhledem k rozdílným tarifním základům u jednotlivých dopravců nabízí pouze omezeně také v kategorii tzv. zvláštního jízdného, které se uplatňuje pro následující kategorie cestujících: děti do 6 let, žáci a studenti všech škol do věku 26 let, osoby těžce postižené (držitelé průkazů ZTP a ZTP/P) a přeprava jejich průvodců, rodiče cestující k návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech na území ČR. Podrobnosti o jednotlivých kategoriích cestujících využívajících zvláštní jízdné jsou uvedeny v aktuálně platném cenovém výměru Ministerstva financí, který upravuje podmínky využívání uvedené kategorie jízdného.
- 4) Jednotlivým dopravcům by nemělo být upíráno právo zavést speciální zvláštní tarifní úhrady, jako např. příplatek za použití vlaku kategorie SC, místenky, přeprava kol apod.

4. Přepavní podmínky dopravců

Všichni dopravci v České republice jsou povinni dodržovat Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, ustanovení platného zákona o drahách č. 266/1994 Sb. Ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Všichni dopravci v ČR mají zveřejněny smluvní přepravní podmínky. Na základě provedené komparace bylo zjištěno, že mezi ustanoveními smluvních přepravních podmínkami jednotlivých dopravců není zásadní rozdíl.

Přepravní smlouva je mezi dopravcem a cestujícím uzavřena, když cestující nastoupí do vlaku s platnou jízdenkou, nebo si jízdenku v tomto prostředku zakoupí.

- Platí u všech výše zmíněných dopravců.

Uzavřením přepravní smlouvy se dopravce zavazuje k řádnému a včasnému dopravení cestujícího z bodu A do bodu B, jak je uvedeno na jízdním dokladu.

- Platí u všech výše zmíněných dopravců.

Cestující je povinen prokazovat se jízdním dokladem (nebo číslem rezervace) co celou dobu trvání jízdy.

- Platí u všech výše zmíněných dopravců.

Cestující má nárok na vrácení jízdného, pokud je zpoždění větší jak 30 minut a cestující se vzdal nároků na přepravu.

- ustanovení platí pro RegioJet, a.s. a Arriva vlaky. s.r.o., LEO EXPRESS, a.s. a GW Train Regio, a.s. mají podmínku 60 a více minut.

Cestující má nárok a kompenzaci, jestliže se nároku na přepravu nevzdal a čeká na svůj spoj.

- RegioJet, a.s. při čekání 30 až 59 minut 10%, nad 60 minut 50% a nad 120 minut 100%, Arriva vlaky, s.r.o. a LEO EXPRESS, a.s. při čekání nad 60 minut 25% a při čekání nad 120 minut 50%,

Dopravce má právo na změnu v jízdním řádu, na použití jiného vozidla, na změnu sedadla a využití náhradní dopravy při mimořádných událostech.

- Platí u všech výše zmíněných dopravců.

Při ztrátě, poškození, odcizení atd..., dopravce nevystavuje duplikát papírové jízdenky. V případě, že dopravce má jako nosič bezkontaktní kartu, lze tuto kartu bezplatně zablokovat.

- Platí u všech výše zmíněných dopravců.

Problematiku podmínek přepravy cestujících s nárokem na využívání zvláštního jízdného není zapotřebí výrazně sjednocovat v oblasti procentuální slevy, neboť výše slevy je regulována každoročně vydávaným Cenovým výměrem Ministerstva financí ČR. Základní přepravní podmínky musí akceptovat pravidla stanovená Vyhláškou č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Cenovou výši zvláštních tarifních úhrad (místenka, lehátkový lístek apod.) ovšem tato vyhláška ani výše uvedený cenový výměr nereguluje, a proto si jejich výši mohou dopravci libovolně volit. Výši zvláštních tarifních úhrad je vhodné ponechat v kompetenci jednotlivých dopravců. Hlavním rozdílem u všech dopravců je výše storno poplatků účtovaných cestujícím při neuskutečněné jízdě, náhrady za neuskutečněnou jízdu ze strany dopravců a kompenzace za neplnění vybraných standardů ze strany dopravce. U dopravce LEO EXPRESS, a.s. můžeme jízdenku stornovat až do odjezdu za poplatek 30 Kč. RegioJet, a.s. umožňuje bezplatné storno až do 15 minut před odjezdem spoje, v době kratší než 15 minut storno není možné. U Českých drah, a.s. je možné 24 hodin před odjezdem jízdenku zdarma vyměnit za jinou nebo ji stornovat s 10% srážkou z ceny jízdenky. V den platnosti jízdního dokladu je srážka 50% z původní ceny dokladu. Při neplnění vybraných standardů (nezařazení vybraného typu vozů, přesazení cestujícího do nižší vozové třídy atd.) proplatí České dráhy, a.s. náhradu ve výši 30 Kč. RegioJet, a.s. uskuteční v takovém případě přepravu zdarma. U dopravce Leo Express, a.s. není tato situace možná, jelikož vlak je uzpůsoben jako jednotka, tudíž se nedá měnit.

	do 60 min.	od 60-120 min.	nad 120 min.
RegioJet	10%	50%	100%
ČD*	neposkytuje	25%	50%
Leo Exp.	neposkytuje	25%	50%

Tab. 4.1. Kompenzace za zpoždění (vlastní zpracování)

* pro vybrané kategorie cestujících se uplatňuje jiný způsob kompenzace.

5. Zmapování zájmu dopravců o účast v jednotném přepravním a tarifním systému dálkové osobní dopravy

Za účelem naplnění prvního cíle bakalářské práce – zmapování zájmu železničních dopravců o případnou přepravní a tarifní integraci v dálkové osobní dopravě a podmínek, za kterých by byli ochotni k takovému systému přistoupit, byl sestaven speciální dotazník. Sestavený dotazník obsahoval celkem osm otázek, z nichž tři otázky byly otevřené, a pět otázek bylo uzavřených. V rámci dotazníku zároveň mohl každý z dopravců vyjádřit jakékoliv náměty k dané problematice a navrhnout, jak by tento systém mohl fungovat.

Připravený dotazník byl zaslán všem železničním dopravcům, kteří poskytují na dopravním trhu služby v oblasti osobní přepravy. Tím bylo ošetřeno, že k dispozici budou vyčerpávající informace na otázky položené v dotazníku.

Pro mou bakalářskou práci jsem si vybrala dopravce České dráhy, a.s., RegioJet, a.s., LEO EXPRESS, a.s., Arriva vlaky, s.r.o. a GW Train Regio, a.s..

Ze skupiny oslovených dopravců vyplývá, že byli osloveni všichni tři železniční dopravci poskytující služby v dálkové osobní dopravě a dva regionální dopravci. Ti byli zvoleni proto, že v rámci našeho území snaží prosadit i v dálkové přepravě (viz Arriva vlaky, s.r.o. na trase Praha – Trenčín), nebo poskytují služby ve více regionech České republiky.

5.1 Formulář dotazníku

Dotazník

Dobrý den,

Jsem studentka VŠB-TUO, obor Dopravní technika a technologie. V rámci své bakalářské práce řeším téma Možnosti integrace tarifních systémů v železniční osobní dopravě. Tímto dotazníkem bych chtěla od Vás zjistit několik informací, které ke zpracování zadané práce potřebuji. Předem děkuji za Váš čas.

1. Uvítali byste tarifní integraci (i částečnou) v rámci dálkové železniční dopravy v ČR, např. tak jak je využívána v podmínkách integrovaných dopravních systémů (jednotný tarif, jednotný jízdní doklad,...)?
 - a) Ano
 - b) Ne

- Tato otázka vznikla za účelem zjištění zájmu o jednotný přepravní a tarifní systém dálkové osobní dopravy. Pokud dopravce odpověděl, že zájem nemá, nemusel na další otázky odpovídat.

2. Za jakých podmínek byste byli ochotni k tarifní integraci přistoupit (v případě, ochoty přistoupit k tarifní integraci a existenci omezení této integraci bránících uveďte, prosím, tato omezení?

- Otázka směřovala k identifikaci specifických podmínek, které by bránily přístupu dopravců ke společnému systému.

3. Jaké formy jízdních dokladů byste v případě zavedení integrace (i částečné) byli ochotni akceptovat? V případě více forem uveďte, prosím, také jejich pořadí podle důležitosti.

- elektronická forma (bezkontaktní karta),
- papírová jízdenka,
- jízdenka v mobilním telefonu,
- jiná možnost: _____

- Při vytvoření integrovaného systému, by se pravděpodobně musel sjednotit jízdní doklad. Otázka měla zjistit, jaký typ jízdního dokladu by dopravci po zavedení společného systému preferovali.

4. Bylo by pro vás technicky možné čtení jednotného elektronického jízdního dokladu vytvořeného pro potřeby jiného dopravce?

- Ano
- Ne

- Dá se předpokládat, že ne všichni dopravci provozují bezkontaktní karty, tudíž nevyužívají ani čtečky těchto karet. Tato otázka měla za úkol zjistit, kteří dopravci ano a kteří ne.

5. Byli byste ochotni akceptovat jednoho koordinátora pro vytvořený integrovaný tarifní systém?

- Ano
- Ne

- Základem úspěšného fungování integrovaných systémů ve veřejné osobní dopravě (dosud pouze na regionální úrovni) je specifický subjekt, z pravidla označovaný

termínem koordinátor. Cílem otázky bylo zjistit, zda dotčení dopravci jsou ochotni takovýto subjekt v dálkové osobní dopravě akceptovat.

6. Pokud jste ochotni akceptovat jednoho koordinátora, jaký rozsah pravomocí by měl mít, podle Vašeho názoru, svěřen (rozúčtování tržeb, možnost částečné koordinace jízdních řádů v rámci dálkové osobní dopravy apod.)?

- Názory na kompetence koordinátora ze strany jednotlivých dopravců se mohou lišit. Z uvedeného důvodu bylo zapotřebí identifikovat oblasti, ve kterých by dopravci byli ochotni s koordinátorem spolupracovat.

7. Měli byste zájem zapojit se do vývoje, zprovoznění a využívání jednotného portálu na prodej jízdního dokladu?

- a) Ano
- b) Ne

- Protože se v současné době zvyšuje objem obchodních transakcí online (včetně nákupu jízdních dokladů) je žádoucí zjistit, zda by dopravci uvítali jednotný internetový portál. Jednotný internetový portál zároveň přinese zjednodušení přístupu k nákupu jízdních dokladů.

8. Vaše připomínky, nápady, ...

- Protože otázky 1 až 7 nemusí vyčerpávajícím způsobem zjistit názory dopravců na ..., byla do dotazníku zahrnuta i tato obecná otázka číslo 8, která dopravcům poskytuje prostor pro vyjádření dalších připomínek, které nemohli sdělit v odpovědích na otázky 1 až 7.

5.2 Analýza odpovědí na otázky položené v dotazníku

Po zpětném obdržení dotazníků od dopravců lze vyhodnotit míru jejich zájmu o navrhovaný systém a navrhnout taková řešení, která by v co nejvyšší míře akceptovala jejich podněty.

Do průzkumu se nezapojili dopravci Arriva vlaky, s.r.o. a LEO EXPRESS, a.s., tudíž lze zjistit názor na řešené téma pouze u zbylých tří dopravců. Reakce dopravce Arriva vlaky, s.r.o. sice přislíbil zaslání vyplněného dotazníku, ale k termínu odevzdání bakalářské práce tak neučinil. Reakce společnosti LEO EXPRESS, a.s. byla odmítavá z důvodu zaneprázdněnosti pověřených zaměstnanců.

V dalším textu budou uvedeny odpovědi jednotlivých dopravců podle jednotlivých otázek.

- 1) Uvítali byste tarifní integraci (i částečnou) v rámci dálkové železniční dopravy v ČR, např. tak jak je využívána v podmínkách integrovaných dopravních systémů (jednotný tarif, jednotný jízdní doklad, ...)?
 - dopravce RegioJet, a.s. odpověděl, že by o tuto službu nestál,
 - dopravce GW Train Regio, a.s. by tuto službu přivítal,
 - dopravce České dráhy, a.s. neuvádějí jednoznačnou odpověď. O možnosti zapojení do takového systému by uvažovaly pouze v případě, že by byla známa veškerá pravidla a podmínky, která by vytvořený systém doprovázela. V současné době mají podepsány tzv. netto kontrakty, které umožňují dopravci plnou odpovědnost za své výnosy. To by nařízená tarifní integrace neumožňovala.
- 2) Za jakých podmínek byste byli ochotni k tarifní integraci přistoupit (v případě, ochoty přistoupit k tarifní integraci a existenci omezení této integraci bránících uveďte, prosím, tato omezení)?
 - dopravce RegioJet, a.s. na tuto otázku vůbec neodpověděl,
 - dopravce GW Train Regio, a.s. by požadoval úhradu zvýšených nákladů na technické vybavení, elektronickou formu jízdního dokladu, jednoduchý a funkční systém přerozdělování tržeb,
 - dopravce České dráhy, a.s. by měl jako podmínku neovlivnění stávajících smluv a úhradu potřebných technologických úprav.

- 3) Jaké formy jízdních dokladů byste v případě zavedení integrace (i částečné) byli ochotni akceptovat? V případě více forem uveďte, prosím, také jejich pořadí podle důležitosti.
- dopravce RegioJet, a.s. by preferoval jízdenku v mobilním telefonu a na druhém místě elektronickou formu jízdního dokladu,
 - dopravce GW Train Regio, a.s. by preferoval pouze elektronickou formu jízdního dokladu,
 - dopravci České dráhy, a.s. přijde zbytečné uvádět formu nosičů, dokud není předem stanovena dělba výnosů a jejich evidence.
- 4) Bylo by pro vás technicky možné čtení jednotného elektronického jízdního dokladu vytvořeného pro potřeby jiného dopravce?
- dopravce RegioJet, a.s. uvádí, že by neměl problém se čtením jízdního dokladu,
 - pro dopravce GW Train Regio, a.s. by to bylo technicky nemožné,
 - dopravce České dráhy, a.s. uvádí, že pravděpodobně ano, pokud bude vybaven standartními prvky podle vyhlášek UIC legislativy EU (2D kód, atd...).
- 5) Byli byste ochotni akceptovat jednoho koordinátora pro vytvořený integrovaný tarifní systém?
- dopravci RegioJet, a.s. i GW Train Regio, a.s. by byly ochotni akceptovat jednoho koordinátora,
 - podle odpovědi dopravce České dráhy, a.s. je tato otázka neurčitá, jelikož z ní není patrné, jestli by mohli mít dopravci vlastní tarif, atd... A zároveň opět zdůrazňuje, že jednotný tarifní systém by nebyl v souladu s charakterem v současnosti uzavřených smluv.
- 6) Pokud jste ochotni akceptovat jednoho koordinátora, jaký rozsah pravomocí by měl mít, podle Vašeho názoru, svěřen (rozúčtování tržeb, možnost částečné koordinace jízdních řádů v rámci dálkové osobní dopravy apod.)?
- dopravce RegioJet, a.s. na tuto otázku vůbec neodpověděl,
 - dopravce GW Train Regio, a.s. uvádí, že by koordinátor měl mít ve své kompetenci rozúčtování tržeb, přepravní podmínky, odbavovací systémy a smlouvy s dopravci,

- dopravce České dráhy, a.s. odkazují na odpověď k otázce číslo 5.
- 7) Měli byste zájem zapojit se do vývoje, zprovoznění a využívání jednotného portálu na prodej jízdního dokladu?
- dopravce RegioJet, a.s. uvádí, že by se chtěl zapojit do vývoje, pokud by byl účastníkem systému,
 - dopravce GW Train Regio, a.s. by se také chtěl podílet,
 - dopravce České dráhy, a.s. opět odkazuje na odpověď k otázce číslo 5.
- 8) Vaše připomínky, nápady, ...
- dopravce RegioJet, a.s. uvedl, že podle nich je tarifní integrace technologicky řešitelný problém, ovšem politicky nikoli.
 - dopravce GW Train Regio, a.s. uvádí, že s tarifní integrací by musela souviset i integrace dopravní ve smyslu koordinace přípojů v přestupních uzlech. V opačném případě by hrozil přechod cestujících k individuální automobilové dopravě. Pouze tarifní integrace by usnadnila odbavování cestujících.
 - České dráhy, a.s. se k této otázce nevyjádřily.

Vyplněné dotazníky dopravců, kteří odpověděli, jsou uvedeny jako přílohy k bakalářské práci. Po prostudování dotazníků od dopravců, lze říci, že většina by jednotný integrovaný systém neuvítala. Například společnost RegioJet, a.s. sice zavedení jednotného tarifního systému neuvítala, nicméně v případě jeho zavedení by byla ochotna do něj vstoupit a současně také respektovat jednotného koordinátora systému. Pro menší dopravce by byl systém výhodný, ovšem klíčové dopravce nabízející služby v dálkové osobní dopravě by takový systém blokoval v samostatném určování cen jízdného, speciálních tarifních akcích atd... Při zavádění jednorázových, ale i dlouhodobých tarifních akcí by muselo být určeno, pro kterého konkrétního dopravce je zavedena. V případě, že by bylo vyžadováno, aby platila pro více dopravců, muselo by její poskytování být všemi dotčenými dopravci odsouhlaseno.

6.Koncepce jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy

Kapitola 6 se zabývá splněním druhého základního cíle, tzn. základní charakteristikou uvažovaného jednotného systému a postupem zavedení systému přepravní a tarifní integrace.

6.1 Základní charakteristika uvažovaného jednotného systému

Pokud by měl být zaveden jednotný přepravní a tarifní systém dálkové osobní dopravy, musí být ustanoven subjekt, který bude systém zastřešovat – pracovním názvem koordinátor.

Inspiraci v kompetencích, kterými by měl být koordinátor vybaven, je možno hledat v kompetencích existujících koordinátorů integrovaných dopravních systémů fungujících na regionální úrovni. V integrovaných dopravních systémech České republiky je koordinátorem samostatný subjekt, který stojí nad dopravci a dává každému dopravci stejnou možnost získat smlouvu k provozování dopravy v řízeném dopravním systému. Mezi hlavní kompetence koordinátora na regionální úrovni patří:

- smluvní zabezpečení dopravy s dopravci na základě požadavků objednavatelů (kraje, obce apod.),
- průběžná kontrola smluvních výkonů a jejich kvality u jednotlivých dopravců,
- navrhování regionálního tarifního systému,
- navrhování přepravních podmínek v souladu s platnou legislativou,
- navrhování podílů a finančního zabezpečení jednotlivých dopravců (krytí prokazatelných ztrát plynoucích z provozu spojů zařazených v jízdním řádu regionálního integrovaného dopravního systému,
- propagace integrovaného systému,
- informování o změnách a aktualitách v dopravě,
- při řešení případných sporů mezi dopravci vykonávání funkce nezávislého arbitra v jemu svěřených otázkách.

V případě vytvoření jednotného integrovaného systému a vzniku koordinátora by se v kratším časovém úseku musely podepsat smlouvy s dopravci, vytvořila by se přepravní smlouva a dohodlo by se rozdělování tržeb mezi dopravci. Od prvopočátku by měl také

koordinátor mít pravomoc řešit spory mezi dopravci a průběžně kontrolovat úroveň dodržování dohodnutých podmínek a poskytovaných služeb.

Z důvodu platnosti současných tarifních podmínek (u Českých drah netto kontrakty) by se otázka vzniku jednotných tarifních podmínek musel uskutečnit, až v delším časovém úseku. Další otázkou je, do jaké míry by se jednotný tarifní systém mezi konkurujícími si dopravci vůbec podařilo dohodnout.

6.2 Postup zavedení systému přepravní a tarifní integrace

Postup zavedení přepravní a tarifní integrace souvisí s odstraňováním v současnosti existujících bariér v oblasti přepravních a tarifních podmínek. Do jisté míry tak kopíruje uplatňování zásad uvedených v předchozí podkapitole a souvisejících s uváděním kompetencí koordinátora systému bez ohledu na jeho právní formu. V každém případě musí platit, že koordinátor, aby byl uznáván, musí být ustanoven v dohodě všech dopravců, kteří by se navrhovaného systému měli účastnit.

Z výsledků provedeného průzkumu vyplývá, že pokud oslovení dopravci souhlasí s existencí koordinátora, potom by měl mít následující kompetence:

- rozúčtování tržeb,
- vytvoření přepravních podmínek,
- uzavírat smlouvy s dopravci,
- odbavovací systémy.

Názory dopravců je možno chápat jako výchozí podmínky pro vstup do systému. Z uvedeného důvodu by jednotný přepravní a tarifní systém dálkové osobní dopravy měl být zaváděn v následujících etapách:

1. Uzavření smlouvy o vzniku jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy,
2. zřízení koordinátora s kompetencemi,
3. uzavření přepravních smluv mezi koordinátorem a dopravci,
4. vytvoření jednotných přepravních podmínek,
5. vybavení dopravců potřebným technickým vybavením,
6. tvorba portálu, prostřednictvím kterého bude možno nejen nakupovat jízdní doklady, ale například i řešit reklamace, atd...

7. Proces postupného přibližování vybraných typů tarifů za účelem vytvoření společného tarifního systému.

Jako první krok před vznikem jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy bude uzavření smlouvy, ve které dopravci projeví svobodnou vůli přistoupit ke společnému projektu jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy. Na základě této smlouvy by měl být dohodnut koordinátor včetně způsobu financování jeho činnosti a smlouva by také měla obsahovat dohodnutý časový harmonogram zavedení systému, tak aby, mimo jiné, akceptoval všechny stávající závazky zakládajících dopravců. Zakládací smlouva by měla také obsahovat i podmínky přístupu dalších dopravců v pozdějším období.

Dalším krokem by bylo zřízení koordinátora s kompetencemi. Kompetence koordinátora vztažmo k participujícím dopravcům by se určily na základě společného souhlasu všech zainteresovaných dopravců.

Stejně jako v jednotlivých integrovaných systémech v rámci regionů, tak i jednotném přepravním a tarifním systému dálkové osobní dopravy by musely být uzavřeny smlouvy mezi koordinátorem a jednotlivými dopravci zvlášť. Jde o smlouvy týkající se souhlasu dopravců s podmínkami platnými v daném integrovaném systému. Nemůže se uzavřít jen jedna smlouva na začátku, jelikož se může stát, že někteří dopravci budou přistupovat postupně.

Klíčovým milníkem v tvorbě integrovaného systému je vytvoření jednotných přepravních podmínek včetně formy a náležitostí všech uznávaných přepravních dokladů. V případě využívání elektronických jízdních dokladů musí být projednány a vyřešeny otázky technické kompatibility elektronických nosičů vydávaných jednotlivými dopravci a čtecích zařízení sloužících k jejich tarifní kontrole.

Ne každý dopravce v ČR používá jako nosič jízdních dokladů elektronickou čipovou kartu. Proto by byla potřeba každého z dopravců, který by působil v jednotném přepravním a tarifním systému v dálkové osobní dopravě, vybavit čtecími zařízeními takovéhoto karet. Další otázkou je, jestli by si dopravce toto čtecí zařízení pořídil na své náklady, které by mu byly následně proplaceny, nebo by byla pořízena koordinátorem a jednotlivým dopravcům zapůjčena. V případě zápůjčky čtecích zařízení by bylo zapotřebí pravděpodobně smluvně zabezpečit celou řadu úkonů souvisejících s technickým provozem čtecích zařízení, tarifní aktualizací apod.

Fungování jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy by zjednodušilo a zpřehlednilo vytvoření jednotného internetového portálu systému. Existující integrované dopravní systémy v ČR mají své portály vytvořeny. Případní zájemci o přepravu na nich mohou vyhledávat všechny spoje, zjišťovat ceny jízdného, zpoždění jedoucích spojů, atd. Uvedené základní funkce by měl nabízet i internetový portál jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy. Je dále vhodné, aby prostřednictvím tohoto portálu cestující měli možnost provádět nákupy jízdních dokladů. V současné době je určitě žádoucí, aby tento portál byl kompatibilní i pro smartphony, jelikož v dnešní době má většina lidí internet při sobě právě v mobilním telefonu.

Z předchozích kapitol je patrné, že vytvořit jednotný tarifní systém by nebylo možné v krátkém časovém horizontu, jelikož většina dopravců má, co se týče tarifů, závazky ve formě již podepsaných smluv a jiných dokumentů. Vytvoření jednotného tarifního systému by muselo probíhat přibližně ve stejném režimu, jako volba koordinátora a vymezení jeho kompetencí. Výsledný tvar tarifního systému by musel být odsouhlasen všemi dopravci a to nejen v oblasti tarifních sazeb, ale také tarifních podmínek.

7. Závěr

Práce byla věnována problematice posouzení podmínek pro vznik jednotného přepravního a tarifního systému dálkové železniční osobní dopravy v podmínkách České republiky.

Zavedení jednotného přepravního a tarifního systému by cestující veřejnosti zkvalitnilo cestování, neboť by se minimálně cestujícím využívajícím pouze jednoho dopravce rozšířila přepravní nabídka v relacích obsluhovaných více dopravci. Další výhodou by byla možnost zakoupení jednotného jízdního dokladu na kamenné pobočce, kteréhokoliv dopravce. Jednotný systém by přinesl výhody pro cestující i v samoodbavovacích vozech, jelikož by měli jízdenku u sebe v mobilním telefonu nebo si jízdní doklad mohli zakoupit v jiné stanici a bez nutnosti pořizovat nový jízdní doklad při přestupech na spoje jiných dopravců.

Zavedení jednotného a tarifního systému dálkové osobní dopravy je však komplikováno celou řadou skutečností.

V prvé řadě je třeba podotknout, že podmínky uplatňované v dálkové železniční osobní dopravě procházejí procesem liberalizace a to v souvislosti s implementací železničních balíčků vydávaných Evropskou komisí v rámci dopravní politiky EU.

Klíčovým problémem v tarifní oblasti jsou různé výše obvyčejného jízdného u jednotlivých dopravců platného pro dálkovou osobní dopravu, které je v současnosti regulováno státem formou maximálních cen jízdného. Od výše obvyčejného jízdného se totiž odvíjí celá řada tarifních slev (výše zvláštního jízdného, výše storno poplatku, kompenzací za nedodržení práv plynoucích z uzavřených přepravních ze strany dopravců apod.).

I přesto, že mnozí dopravci deklarují svůj zájem spolupracovat, nelze vyloučit, že se budou snažit i nadále (byť skrytě) zvyšovat proplácené výkony na úkor ostatních dopravců. Na úrovni regionálních integrovaných dopravních systémů se ukázalo, že participuje-li na jednom dopravním systému více dopravců, je účelné zřízení subjektu, který vybrané činnosti ve společném zájmu realizuje za dopravce. Z tohoto důvodu je dalším z hlavních problémů zavedení jednotného přepravního a tarifního systému dálkové osobní dopravy stanovení kompetencí subjektu, který by mohl systém zastřešovat – v předložené práci je uvedený subjekt označen jako koordinátor. Je to důležitý bod např. z důvodů řešení sporů mezi dopravci apod. V případě koordinátorů působících v regionálních integrovaných dopravních systémech mají tito koordinátoři kompetence v řešení reklamací, rozdělování

tržeb, regulování tarifního systému a vytváření a koordinaci jízdních řádů. Z dlouhodobého časového horizontu je tedy žádoucí, aby koordinátor měl podobné kompetence jako koordinátoři regionální.

Na základě provedeného průzkumu mezi dopravci, který se týkal možného zavedení jednotného přepravního a tarifního systému veřejné osobní dopravy, bylo zjištěno následující.

Pro větší dopravce jako jsou České dráhy, a.s., RegioJet, a.s. a LEO EXPRESS, a.s. by tento systém příliš mnoho výhod neměl. Omezil by jim možnost volného stanovení tarifních sazeb a tím i výsadní postavení na trhu.

Pro menší dopravce by ovšem tento systém byl výhodou. Zlepšila by se jim technická vybavenost a zvýšil by se počet zájemců o jejich služby, jelikož by jejich (zpravidla regionální) spoje sloužily jako přípoje ke spojům dálkové dopravy. Cestujícím využívajícím spoje regionálních dopravců by odpadla nutnost pořizovat více jízdních dokladů.

Z uvedeného vyplývá, že případný vznik jednotného přepravního a tarifního systému v dálkové osobní dopravě by byl dobrou volbou, ale spíše pro cestující a menší dopravce. Případné aktivity vedoucí k vytvoření takového systému budou pravděpodobně blokovány nezájmem „velkých dopravců“, pro které není z výše uvedených důvodů příliš výhodný. Z větší části by je omezil, což by při dnešní možnosti volného trhu nechtěl ani jeden dopravce. Je pochopitelně také otázkou, zda vytvoření takového systému by nebylo v rozporu s aktuálně platnou dopravní politikou EU.

Pokud už by k takovéto tarifní integraci došlo, rozdělování tržeb ze společné přepravní smlouvy mezi dopravce (přepravní smlouva, na jejímž plnění se podílí více dopravců) by mělo probíhat ve výkonnostním režimu, tzn. nejlépe podle vzdálenosti, kterou cestující na své cestě s jednotlivými dopravci ujede.

Z pohledu zajišťování podkladů pro vyplácení v tomto systému by bylo nejlépe, kdyby nosičem jízdního dokladu byla elektronická bezkontaktní karta. Díky kartě a jejímu načtení u obsluhy vlaku nebo na pevné čtečce v samoodbavovacích vlcích, by bylo možno přesně zjistit, kolik kilometrů cestující s daným dopravcem absolvoval. Tím by se vědělo, kolik se má jednotlivým dopravcům přidělit z vybraného jízdného, příp. poskytnuté dotace.

Seznam obrázků

Obr. 2.1. Mapa IDS PID	15
Obr. 2.2. Mapa IDS JMK	17
Obr. 2.3. Mapa ODS IDOL	18
Obr. 2.4. Mapa IDS IDP	18
Obr. 2.5. Mapa IDS ODIS	19
Obr. 2.6. Mapa IDS TA	20
Obr. 2.7. Mapa IDS VYDIS	21
Obr. 2.8. Mapa IDS BK	22

Seznam tabulek

Tab. 1.1. Využití tratí v IDS.....	10
Tab. 1.2. Integrované dopravní systémy ČR.....	12
Tab. 3.1. Ceník jízdného na trase Praha – Benešov.....	26
Tab. 3.2. Ceník jízdného Praha – Trenčín.....	27
Tab. 3.3. Shrnutí poskytovaných slev dopravců.....	29
Tab. 3.4. Obyčejné jízdné dopravců.....	30
Tab. 4.1. Kompenzace za zpoždění.....	32

Seznam příloh

Příloha A	Dotazník RegioJet, a.s.
Příloha B	Dotazník GW Train Regio, a.s.
Příloha C	Dotazník České dráhy, a.s.

Seznam použitých zdrojů

- [1] Fakulta strojní, VŠB-TUO Ostrava. *Kapitola V. Zapojení železniční dopravy do integrovaných dopravních systémů* [online]. VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2009. [cit. 2016-04-23] Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/142>
- [2] Fakulta strojní, VŠB-TUO Ostrava. *Kapitola V. Zapojení železniční dopravy do integrovaných dopravních systémů* [online]. VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2009. [cit. 2016-04-23] Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/142>
- [3] ARRIVA vlaky, s.r.o.. *Smluvní přepravní podmínky společnosti ARRIVA vlaky pro přepravu cestujících a zavazadel*. Praha: ARRIVA vlaky, 2016. Dostupné z: [Přepravní podmínky a tarif](#)
- [4] RegioJet, a.s.. *Smluvní přepravní podmínky společnosti RegioJet, a.s.* Brno: RegioJet a.s., 2016. Dostupné z: [RegioJet |](#)
- [5] LEO Express, a.s.. *Smluvní přepravní podmínky LEO Express a.s. pro veřejnou drážní osobní dopravu*. Praha: LEO Express a.s., 2016. Dostupné z: [Přepravní podmínky - Leo Express a.s.](#)
- [6] GW Train Regio, a.s.. *Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou osobní dopravu dopravce GW Train Regio a.s.* Ústí nad Labem: Gw Train Regio a.s., 2016. Dostupné z: [Smluvní přepravní podmínky společnosti GW Train Regio a.s.](#)
- [7] České dráhy, a.s.. *Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu*. Praha: České dráhy a.s., 2015. Dostupné z: [České dráhy, a.s. | Čím se řídíme](#)
- [8] České dráhy, a.s.. *Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel*. Praha: České dráhy a.s., 2015. Dostupné z: [České dráhy, a.s. | Čím se řídíme](#)
- [9] Kleprlík, J. *TECHNOLOGICKÝ POSTUP TVORBY INTEGROVANÉHO OPRAVNÍHO SYSTÉMU, SMLUVNÍ VZTAHY A ÚLOHA ORGANIZÁTORA*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2009. Dostupné z: [Technologický postup tvorby IDS](#)
- [10] IDOK [online]. Dostupné z: [Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, příspěvková organizace](#)
- [11] POVED [online]. Dostupné z: [CZ | POVED - Plzeňský organizátor veřejné dopravy](#)

- [12] IDS JMK [online]. Dostupné z: [IDS JMK - Integrovaný dopravní systém JMK - jízdní řády Brno a Jihomoravský kraj - oficiální stránky](#)
- [13] OREDO [online]. Dostupné z: [OREDO s.r.o. - Integrátor regionální dopravy](#)
- [14] IDOL [online]. Dostupné z: [IDOL - veřejná doprava Liberecký kraj](#)
- [15] ROPID [online]. Dostupné z: [ROPID](#)
- [16] KODIS [online]. Dostupné z: <http://www.kodis.cz/favicon.ico>
- [17] IDS TA [online]. Dostupné z: [České dráhy, a.s. | IDS TA - Integrovaný dopravní systém Tábořska](#)
- [18] KIDSOK [online]. Dostupné z: [Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje](#)
- [19] ZID [online]. Dostupné z: [České dráhy, a.s. | ZID - Zlínská integrovaná doprava](#)
- [20] VYDIS [online]. Dostupné z: [České dráhy, a.s. | VYDIS - Východočeský dopravní integrovaný systém](#)
- [21] DÚK [online]. Dostupné z: [Doprava Ústeckého kraje: Ústecký kraj](#)
- [22] Ceník RegioJet, a.s. [online]. Dostupné z: [CENÍKY PRO NÁKUP JÍZDENEK VE VLAKU OBYČEJNÉ JÍZDNÉ \[KČ\]](#)
- [23] Ceník České dráhy, a.s. [online]. Dostupné z: [České dráhy, a.s. | Ceníky jízdného](#)
- [24] Tarify GW Train Regio, a.s. [online]. Dostupné z: [GW Train Regio a.s. - Tarify](#)
- [25] Tarif Arriva vlaky, s.r.o. [online]. Dostupné z: [Typy a ceny jízdenek](#)
- [26] IDS BK [online]. Dostupné z: [Integrovaný dopravní systém v Bratislavskom kraji](#)
- [27] ŽRIDS [online]. Dostupné z: [Integrovaná doprava - Dopravní podnik města Žiliny s.r.o.](#)